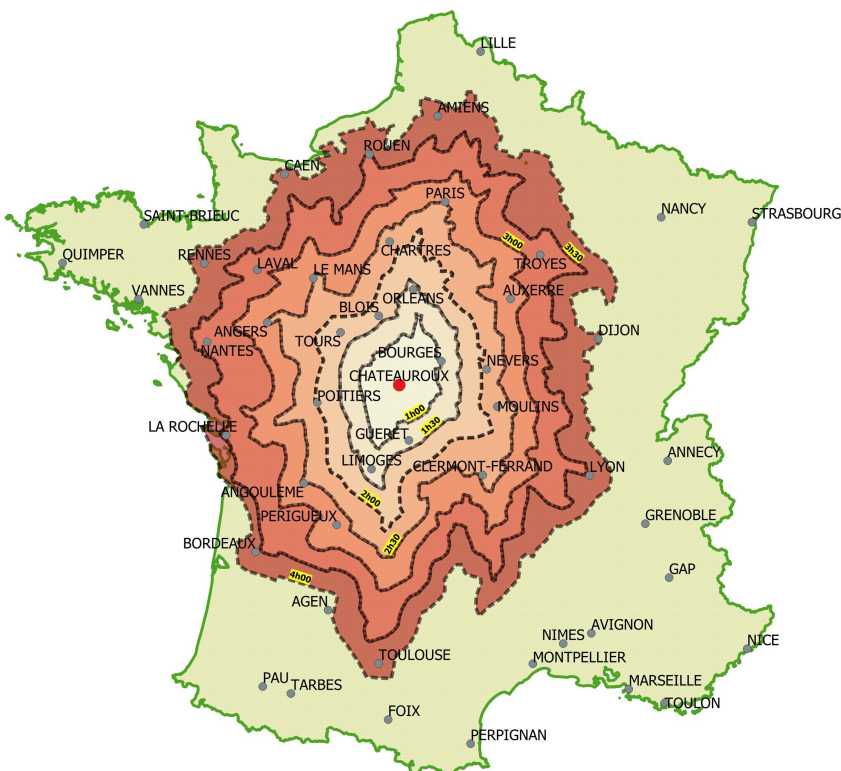


Les communications dans le département de l'Indre

Une position géographique favorable

Le département de l'Indre bénéficie d'une position centrale, en frange sud de l'Île-de-France et de la Région Centre-Val de Loire. Il se trouve à 250 km de Paris, 110 km de Tours, 120 km de Poitiers, 130 km d'Orléans et 115 km de Limoges. Avec 6 791 km², il est le 2^e plus grand département de la Région.



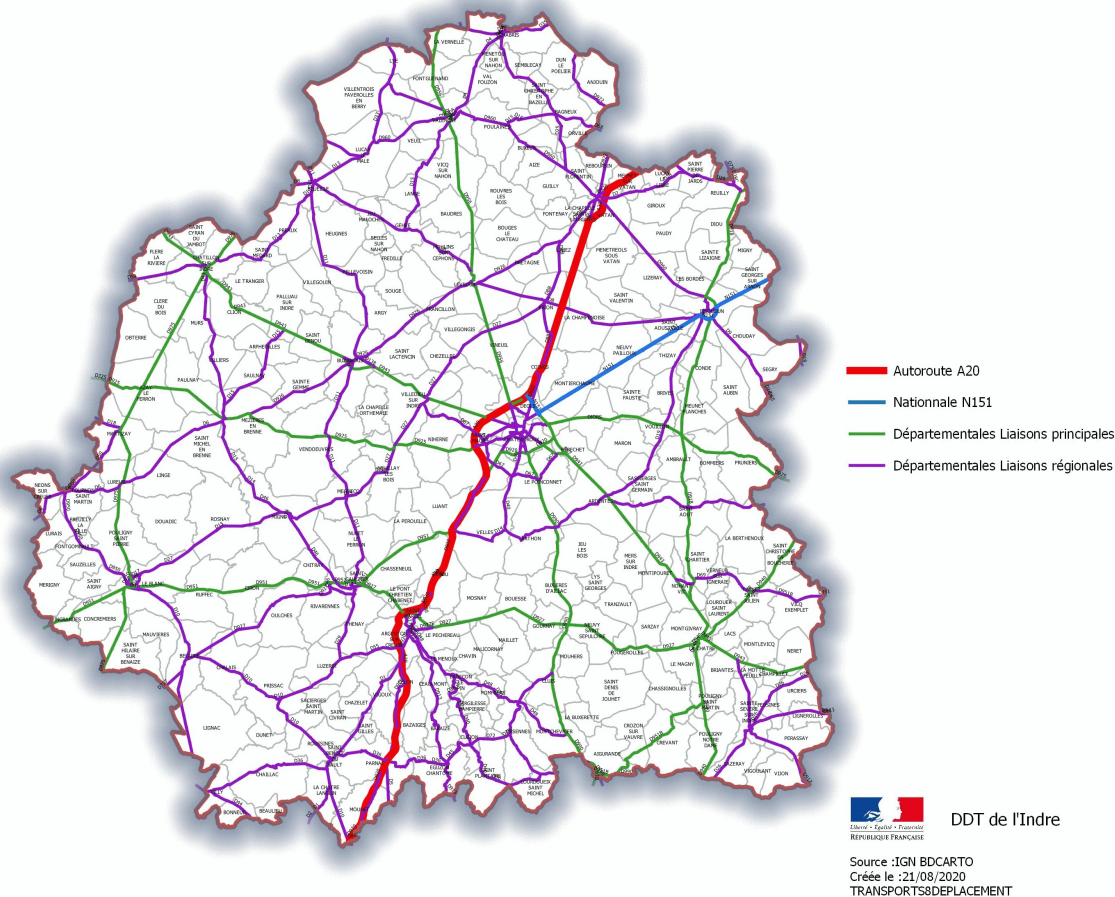
À partir de Châteauroux, en voiture, il est possible d'accéder (ou inversement) aux deux tiers de la France métropolitaine en une demi-journée (4 h).

Carte isochrone de l'Indre pour le temps de trajet en voiture

Source : IGN – réalisation DDT 36 - 2020

Ce maillage est complété par un réseau routier secondaire assez complet et bien réparti.

Infrastructures routières Département de l'Indre



Des nouveaux projets d'amélioration des liaisons routières ont été entrepris ou sont prévus à court terme. Parmi les plus importants on peut citer la création d'un créneau de dépassement sur la N151 entre Issoudun et Chârost, opération inscrite au CPER 2015/2020 (Contrat de plan Etat-Région Centre-Val de Loire) et la déviation de la commune de Villedieu-sur-Indre sur la D943. Récemment, un projet de contournement routier de la commune de La Châtre évoqué depuis de nombreuses années a été ajourné.

Des déplacements centrés sur l'utilisation de la voiture individuelle

Pour les mobilités quotidiennes, nous ne disposons de données que pour les mobilités domicile-travail et domicile-étude. Ce qui exclut les mobilités commerciales ou de loisirs en particulier.

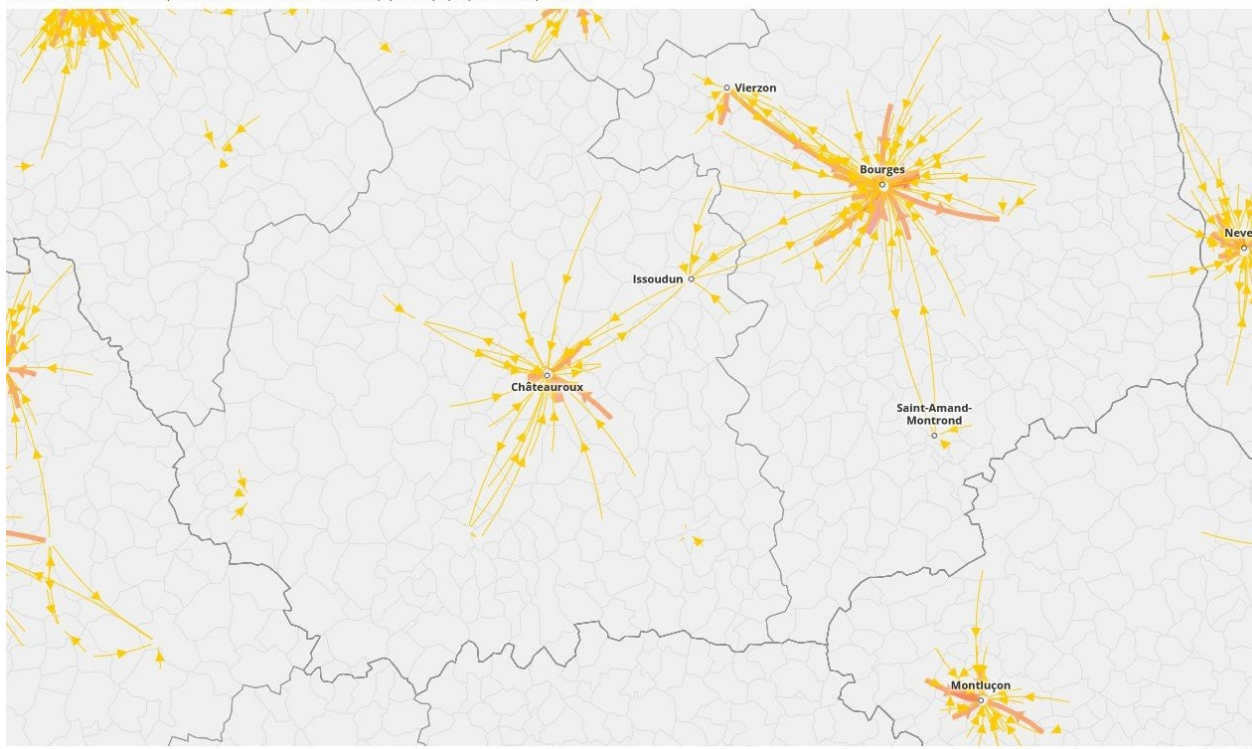
Pour les flux domicile-travail, les actifs sont plus nombreux qu'au niveau régional à travailler dans leur commune de résidence.

La distance médiane d'un indrien pour se rendre à son travail est de 5,9 km pour un temps médian de 11 minutes (données Insee 2014).

En 2017, 40,1 % des actifs occupés (soit environ 33 543 personnes) du département travaillent dans leur commune de résidence, ce qui est supérieur à celui de la Région Centre-Val de Loire (31,7 %).

59,9 % des travailleurs, soit environ 50 081 personnes, se déplacent à l'extérieur de leur commune de résidence pour leur travail. Parmi ces 59,9 %, 51 % travaillent cependant dans l'Indre, 5,6 % dans un autre département de la région Centre-Val de Loire et 3,2 % dans une autre région. Ci-dessous la carte des flux domicile-travail supérieur à 100.

Flux domicile - lieu de travail, 2017 - Source : Insee, Recensement de la population (RP), exploitation complémentaire



La majorité des flux domicile-travail sont constatés vers l'agglomération castelroussine et le long de la N151 et entre Châteauroux et Bourges en passant par Issoudun.

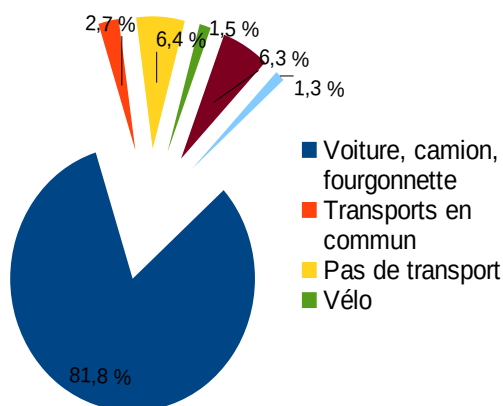
Le premier moyen de transport pour se rendre au travail reste la voiture.

En 2017, 81,8 % des actifs se déplacent en voiture pour aller travailler (79,1 % en région Centre-Val de Loire), 6,3 % se déplacent à pied (5,3 % en région). Seulement 2,7 % des actifs utilisent un moyen de transport en commun pour se rendre sur leur lieu de travail, ce qui est donc un moyen de déplacement très minoritaire (7,4 % en région). Entre 2012 et 2017, la part des déplacements en voiture pour les déplacements domicile-travail a augmenté environ de 2,6 points de %.

Dans le département, 86 % des ménages disposent au moins d'une voiture (taux identique à la région).

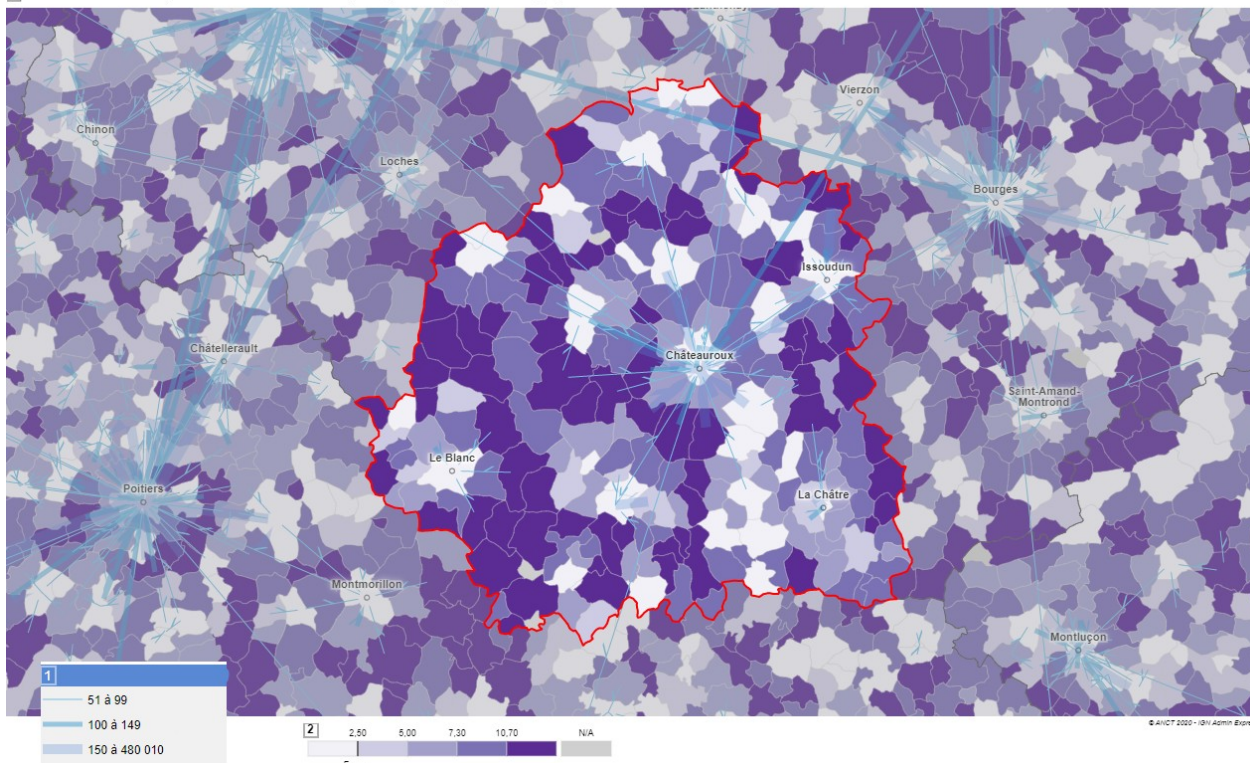
Part des moyens de transport utilisés pour se rendre au travail en 2017

Source : Insee, RP2017 exploitation principale



Pour les flux domicile-études, des déplacements vers Châteauroux, Issoudun ou les grands pôles universitaires à proximité

1 Nombre de navettes domicile-études (flux) - Ensemble, 2014 (navetteurs) - Source : INSEE (RF), 2014
2 Distance médiane des trajets domicile-études - Ensemble, 2014 (kilomètres) - Source : INSEE (RF), 2014



En 2014, les flux domicile-études les plus importants sont logiquement constatés vers le pôle universitaire du département (autour de l'agglomération castelroussine) ou vers la commune d'Issoudun. On observe également des flux constants vers Orléans-Tours, Limoges voire Reims et Rennes dont les chiffres restent limités (de 60 à 150 flux dénombrés). La distance médiane des trajets domicile-études est courte (2 km) correspondant à la proximité des pôles scolaires de 1^{er} degré et augmente avec l'âge des étudiants (13,2 km pour le 15-17 ans).

Une offre de transport en commun disponible mais pas encore assez utilisée

Pour exemple, entre 2012 et 2017, la part des déplacements domicile-travail par transport en commun a diminué de 0,3 point de %. Celle-ci est à mettre en relation avec les habitudes de la population (2,7 % des déplacements domicile-travail se font en transport en commun en 2017) et l'offre de transport en commun proposée sur le territoire.

Une répartition des compétences qui se structure

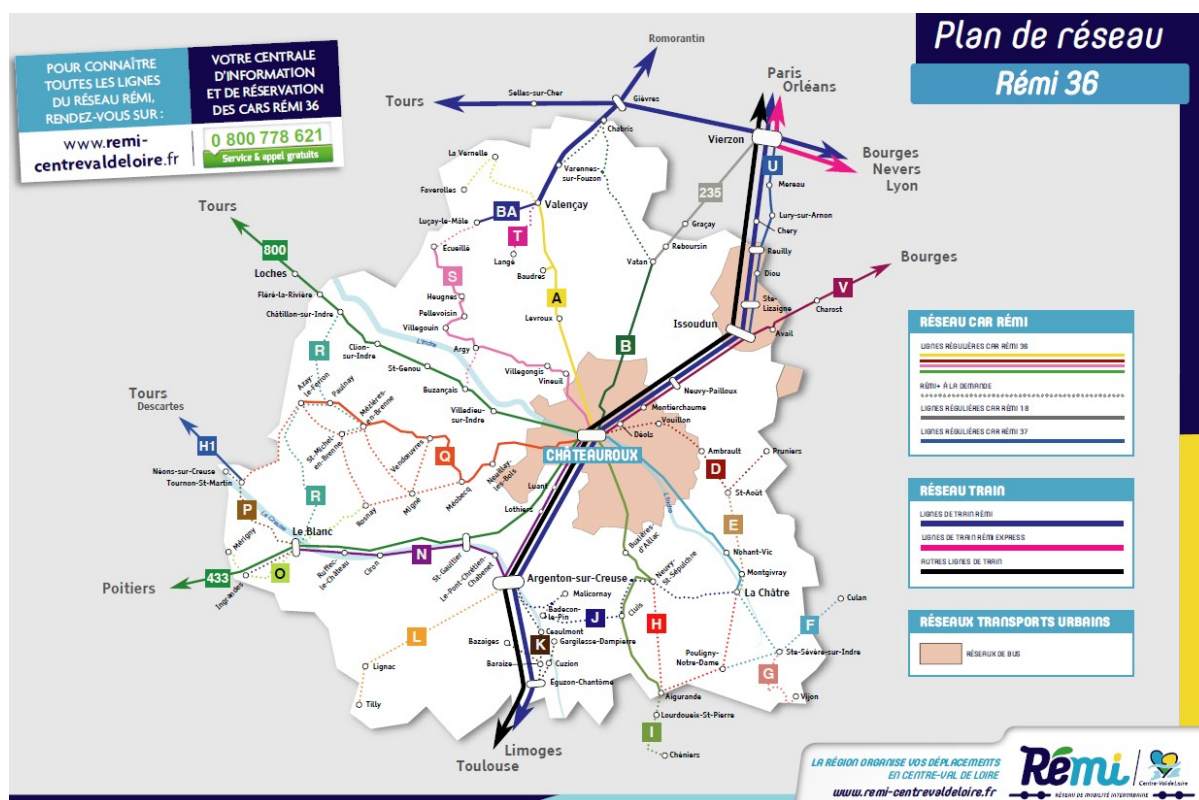
La loi NOTRe (Nouvelle Organisation Territoriale de la République) votée en août 2015 a confié aux Régions de nouvelles compétences, en particulier dans le domaine des transports et la mobilité.

La Région Centre-Val de Loire est désormais responsable de l'organisation de tous les transports publics non-urbains et scolaires depuis le 1^{er} septembre 2017 avec son réseau Rémi (Réseau de Mobilité Interurbaine).

La loi d'orientation des mobilités (LOM) du 24 décembre 2019 a pour objectif de couvrir la totalité du territoire national par des autorités organisatrices de la mobilité (AOM) à échéance du 1^{er} juillet 2021. Elle vise à organiser la mobilité à l'échelon local pour favoriser des solutions adaptées aux besoins de chaque territoire. Dans cette optique, elle incite les communautés de communes à prendre cette compétence. Elles doivent délibérer en ce sens avant le 31 mars 2021. Le transfert de compétence des communes vers l'EPCI sera réalisé avant le 30 juin 2021. Dans le cas contraire, c'est la région qui deviendra AOM locale.

L'offre de transport existante dans le département :

► Rémi, un réseau multimodal



► Par car

Le réseau de car Rémi 36 dans l'Indre propose :

- 13 lignes régulières, qui rayonnent quotidiennement autour de Châteauroux sur le territoire de l'Indre. Quatre lignes rejoignent des territoires limitrophes :
 - l'une rejoint Bourges depuis Châteauroux, en complémentarité au train
 - une autre Vierzon depuis Issoudun, en complémentarité au train
 - une autre Tours depuis Châteauroux, via Loches
 - et enfin une dernière depuis Châteauroux vers Poitiers, via Le Blanc.
- un service de transport à la demande, qui permet une desserte complémentaire des communes, avec une prise en charge à domicile, selon des itinéraires définis.
- 256 lignes scolaires.

En outre, la gare routière de Châteauroux a pour objectif de devenir un pôle d'échange plus important, à la suite de la libéralisation du marché des lignes d'autocar longue distance, autorisée en 2015 par la loi « Macron ».

➤ **Par train**

Le département est traversé par la voie ferrée Paris / Orléans / Limoges / Toulouse (POLT). Les gares principales sont celles d'Issoudun, Châteauroux et Argenton-sur-Creuse. Selon les données de la SNCF elles ont accueilli en 2018, respectivement 163 340 voyageurs, 728 454 voyageurs et 128 952 voyageurs.

De plus, une autre ligne BA « Blanc Argent » est exploitée, qui va de Valençay à Salbris en passant par Romorantin-Lanthenay (avec possibilité d'arrêt à Varennes-sur-Fouzon et Chabris).

➤ **Par transport collectif urbain et péri-urbain**

Actuellement, deux structures intercommunales du département sont des autorités organisatrices de la mobilité (AOM) : La communauté d'agglomération de Châteauroux Métropole (CACM) et la communauté de communes du Pays d'Issoudun (CCPI).

- sur le territoire de Châteauroux Métropole

Kéolis Châteauroux exploite le réseau urbain et péri-urbain Horizon dans le cadre d'une délégation de service public. Le réseau dessert les 14 communes grâce à 12 lignes régulières, auxquelles s'ajoutent 2 lignes scolaires. Horizon est un réseau totalement gratuit depuis 2001. Il propose, en plus de ses lignes régulières, des services tels que transport à la demande, Handibus, Flexo Soirée (après 20 heures).

- sur la commune d'Issoudun et les communes de la Communauté de communes du Pays d'Issoudun

La commune d'Issoudun bénéficie d'un transport en commun par bus, TIG (Transport Issoudun Gratuit), créée en 1989, lequel propose des circuits urbains. Depuis 2002, son équivalent intercommunal « TIGR », version rurale du TIG relie les communes de la CCPI à la ville centre.

Des communes ont mis en place des offres de transports par minibus ou taxis dont certaines sont gratuites. Ces offres sont destinées principalement pour les personnes âgées. Parmi celles-ci on peut citer pour exemples :

Transport collectif « la navette » de la commune d'Argenton-sur-Creuse gratuit sur inscription

Trajets gratuits pour Issoudun de la commune de Vatan,

Un « un p'tit bus » à La Châtre permettant d'accéder plus facilement aux commerces et services de la Ville organisé les jeudis

Trajet en bus à Lourdoueix-Saint-Michel le vendredi pour aller au marché d'Aigurande

➤ **Par avion**

La desserte aérienne assurée par l'aéroport de Châteauroux-Centre est un équipement d'importance pour le département. La vocation de cet aéroport est essentiellement industrielle et commerciale. Il est spécialisé dans le fret aérien, la maintenance aéronautique, l'entraînement des pilotes et la formation des pompiers d'aéroports et se diversifie récemment dans l'activité parking.

Une plate-forme européenne de démantèlement d'avions et le Centre français de formation des pompiers d'aéroport (CE2FPA) ont été créés à proximité immédiate de l'aéroport.

Ses infrastructures (zones de stockage et piste de 3 500 mètres de longueur) et beaucoup d'espace permettent d'accueillir les gros porteurs. La taille du tarmac peut contenir jusqu'à 70 avions en stationnement.

Il propose quelques vols charters de voyageurs.

Les voyageurs doivent se rendre dans les aéroports de Tours, Limoges ou Paris pour une offre de destinations plus importante.

Vers la mobilité durable

Les émissions de gaz à effet de serre dues au transport

Dans son Plan Climat de juillet 2017, la France s'est engagée vers la neutralité carbone à l'horizon 2050. Il s'agit de parvenir à un équilibre entre émission et absorption de gaz à effet de serre (GES).

Un des objectifs quantitatifs de la politique de l'énergie est la réduction des GES de 40 % en 2030 par rapport à 1990. Or, le secteur des transports est le principal émetteur de CO₂, avec plus de 30 %

des émissions totales de GES. En 2015, le trafic routier représentait plus de 80 % des consommations de ce secteur et les voitures particulières plus de 60 % des consommations du transport routier.

Dans l'Indre, les transports routiers représentent 25 % des émissions dans l'Indre avec 578 317 Tonnes équivalent Co2 (données Lig'air pour 2016).

La loi d'Orientation des Mobilités de 2019 affiche plusieurs objectifs :

- sortir de la dépendance automobile, notamment dans les espaces de faible densité,
- accélérer le développement des nouvelles mobilités en facilitant le déploiement de nouveaux services numériques multimodaux
- concourir à la transition écologique en développant les mobilités actives (vélo, marche...)
- programmer les investissements dans les infrastructures de transport

La problématique en milieu rural est d'autant plus prégnante que la voiture individuelle demeure le mode de déplacement prépondérant malgré les risques de vulnérabilité énergétique et financière qu'il comporte.

La question de l'alternative à la voiture individuelle énergivore se pose pour les personnes mobiles. Sur un plan plus général, la mobilité est un lien social, économique, elle soulève la question de l'accès aux services pour les personnes âgées, à mobilité réduite ou vulnérables, à l'emploi avec le risque de fracture sociale sous-jacent.

Dans ce contexte, la DREAL Centre Val de Loire a lancé une étude fin 2018 dans le but d'aider les collectivités à réaliser un diagnostic. La méthodologie proposée a ensuite été expérimentée sur deux territoires : Le Pays de la Châtre en Berry dans l'Indre et la Communauté de communes du Val de Cher-Controis dans le Cher.

La DREAL Centre-Val de Loire a expérimenté en 2019 sur le territoire du pays de La Châtre en Berry le déploiement d'un guide méthodologique à destination des collectivités territoriales.

« MOBILITÉS EN TERRITOIRES RURAUX : QUELS BESOINS ?
QUELLES SOLUTIONS ? »

Ce guide est disponible à l'adresse

http://www.centre-val-de-loire.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/guide_mobilite_territoires-ruraux.pdf

Des solutions adaptées à la spécificité de chaque territoire doivent émerger. Il faut souligner les initiatives locales ou autres projets qui œuvrent pour une mobilité plus propre, plus solidaire, plus durable. Parmi celles-ci, on peut noter :

- la communauté d'Agglomération Châteauroux Métropole engage un vaste programme de déploiement de pistes cyclables. Elle s'investit également vers le déploiement de la technologie de mobilité par hydrogène pour ses bus urbains.
- la transformation du parvis de la gare en un pôle d'échange multimodal est en cours depuis fin 2019 pour une meilleure continuité du tissu urbain et pour offrir des services de mobilités alternatives.
- 82 bornes de recharges électriques avec un maillage de 15 × 15 km² (données 2019) ont été déployées par le Syndicat départemental de l'Énergie de l'Indre dans le département pour faciliter l'utilisation des voitures électriques.

- quelques aires de covoiturage labellisées existent (Saint-Lactencin, Le Blanc) et plus récemment sur la zone des Narrons à Argenton-sur-Creuse, une nouvelle aire a été aménagée.
- la communauté de communes Cœur de Brenne a été retenue à titre expérimental pour tester d'ici 2022 une solution de transport en commun par navette autonome. Elle souhaite créer une ligne de transport en commun intra-territoire en zone rurale pour relier ses communes entre elles et ainsi permettre à sa population de disposer d'un mode de transport pour accéder aux services.
- un service de navette autonome sans opérateur à bord a été mis en circulation cette année par Keolis et Navya sur le site du centre national de tir sportif à Châteauroux-Déols. Keolis y a également installé son site pour mettre à l'essai ses véhicules autonomes.
- des projets de développement de l'énergie à l'hydrogène vert qui émergent.

Le développement du télétravail, les commerces ambulants et autres solutions de réduction des déplacements ainsi que le recours aux mobilités douces méritent d'être étudiées.

Les communications électroniques se déploient

L'accès aux communications électroniques, que ce soit la téléphonie mobile ou l'Internet est un enjeu majeur dans un département rural comme l'Indre, puisqu'il permet l'accès aux nouveaux usages (par exemple : nombreux services numériques, démarches administratives, dématérialisation, écoles connectées, télémédecine, télétravail, etc.).

Face à ces besoins en aménagement numérique, il s'agit également de prendre en compte le risque de fracture numérique, compte tenu de l'existence de zones blanches et de « compétence numérique ». L'âge, différents handicaps, la précarité économique, le niveau de formation, le manque de culture et de savoir-faire numérique etc, peuvent être autant d'obstacles à l'accès aux services qui peuvent mener, si aucune alternative n'est proposée, à l'exclusion.

- Couverture mobile (source : Arcep - Autorité de régulation des communications électroniques, des postes et de la distribution de la presse)

Dans le département de l'Indre, toutes les communes sont considérées comme couvertes en téléphonie mobile mais la couverture est différente selon les opérateurs ce qui explique certaines zones « blanches ». Selon les données de l'Arcep au 01/09/2016, les 4 opérateurs de téléphonie mobile (Orange, Bouygues Télécom, SFR, Free mobile) ont installé 328 antennes-relais et 182 supports.

Les données de couverture mobile sont disponibles à cette adresse : <https://www.monreseaumobile.fr/>

Les obligations des opérateurs, imposées par l'Arcep lors des attributions de fréquences 4G, prévoient spécifiquement la couverture pour l'aménagement des zones peu denses.

Plusieurs communes de l'Indre viennent d'être retenues pour une amélioration de leur couverture mobile, selon un arrêté du 27 mai 2020 (définissant la première liste des zones à couvrir par les opérateurs de radiocommunications mobiles au titre du dispositif de couverture ciblée pour l'année 2020). Les zones sur ces communes (La Berthenoux, Pellevoisin / Villegouin, Sougé / Saint-Pierre-

Obligation de couverture pour l'aménagement numérique du territoire des opérateurs titulaires de fréquences 4G (en % de population)	17 janvier 2017	17 janvier 2022	17 janvier 2027	8 décembre 2030
 Population de la zone peu dense (18% de la population, 63% du territoire)	40% (*) (800 MHz)	90% (*) (800 MHz) 50% (*) (700 MHz)	97,7% (**) (800 MHz) 92% (*) (700 MHz)	97,7% (*) (700 MHz)
 Programme de couverture des centres-bourgs (environ 3500 communes)			100% (***) (800 et 700 MHz)	

(*) Obligation à remplir par un réseau mobile THD en bande 800 / en bande 700

(**) Obligation qui ne figure pas dans les autorisations mais qui résulte mécaniquement de l'obligation de couvrir 99,6% de la population métropolitaine.

(***) Obligation à remplir par une mutualisation de fréquences avec les autres titulaires de la bande 800 MHz / 700 MHz

de-Lamps, Argy, Crevant, Chalais / Prissac) ont été identifiées par le Gouvernement en concertation avec les collectivités territoriales.

- Couverture haut-débit et très haut-débit

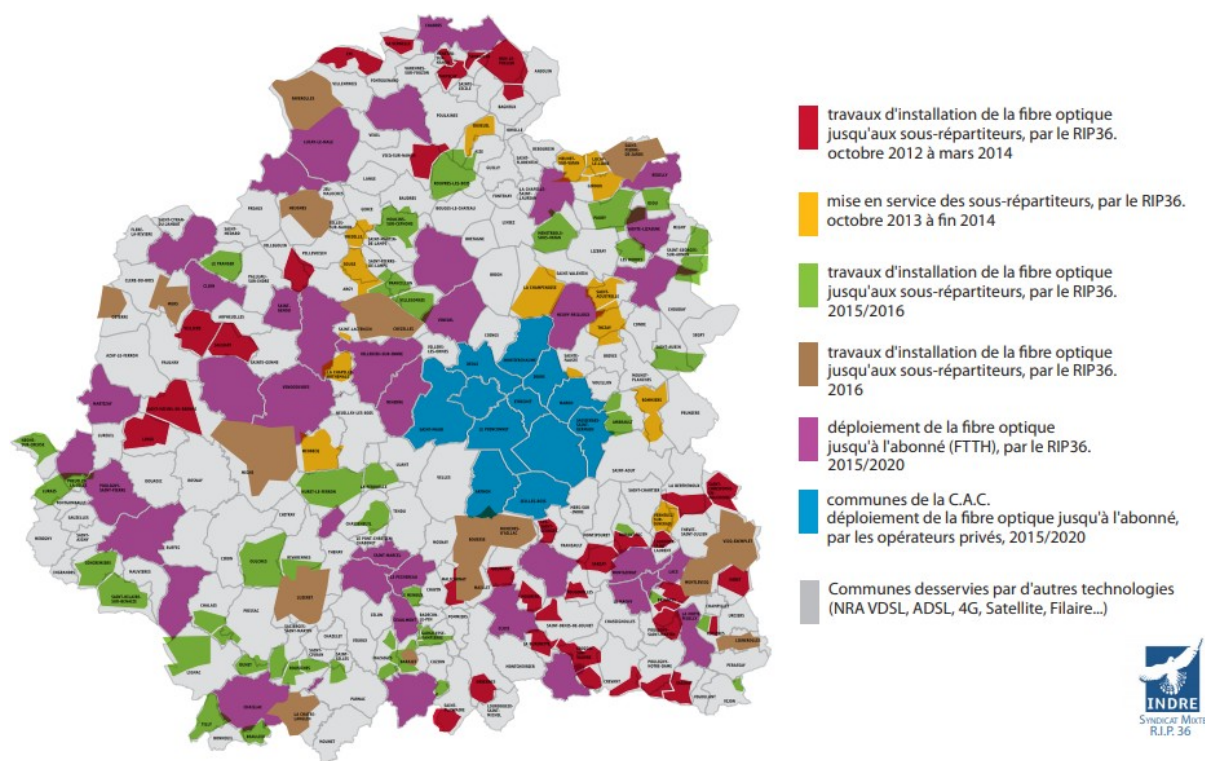
Le département de l'Indre est doté d'un schéma directeur territorial d'aménagement numérique (SDTAN) adopté dès le mois de janvier 2012 par le Conseil départemental. Ce schéma comporte une stratégie et des objectifs de développement des réseaux à haut et très haut débit permettant d'assurer la couverture de l'Indre.

Pour Internet, la couverture est à parfaire. D'ici 2021, 70 % du département de l'Indre pourrait être raccordé à la fibre optique. Les déploiements se font d'une part par les investissements d'acteurs privés, et d'autre part par les investissements d'acteurs publics.

L'essentiel du territoire de Châteauroux Métropole (pour 12 communes) constitue une « zone d'appel à manifestation d'intention d'investissement » sous maîtrise d'ouvrage privée.

Pour raccorder le reste du département, Berry Fibre Optique est la société en charge d'exécuter la politique publique d'aménagement du territoire en très haut débit choisie par les élus des Syndicats mixtes Berry Numérique et RIP 36 (réseau d'initiative publique) créé à l'initiative du département dans le cadre du plan France très Haut Débit.

AMÉNAGEMENT NUMÉRIQUE DE L'INDRE



La seconde étape (après 2021) permettra la couverture totale du département grâce à la combinaison de différentes technologies tout en privilégiant l'accès à la fibre. Une délégation de service public concessive est en cours de négociation et devrait être signée fin 2020 pour permettre le déploiement de la fibre sur tout le territoire de l'Indre, d'ici fin 2025.

Les informations sur ces déploiements sont disponibles sur le site du RIP 36 : lafibre36.fr

Les données d'actualisation du déploiement de la fibre sur le territoire sont disponibles à cette adresse : <https://www.arcep.fr/cartes-et-donnees/nos-cartes.html>